2025-06-30 Bienvenue chez les Ch'ti (et un peu les Champenois et les Normands aussi...) (Reinhard Douté)

Pour cette principale sortie de l'Eté 2025, périmètre effectivement étendu au début (Ile-de-France Est, Champagne-Ardennes) et à la fin (du côté de la Normandie)... mais le cœur du sujet est bien dans les Hauts-de-France, essentiellement à la recherche d'un trafic fret qui n'a pas disparu mais a tout de même sérieusement régressé... comme à peu près partout en France. L'autre sujet est patrimonial, avec des vues de gares actives ou non, dans des états assez variables, et quelques souvenirs de lignes oubliées...

On commence lundi 23/06 à Verneuil-l'Etang (ligne 001000 Paris - Mulhouse, à 52 km de Paris), parking plein à 100 %. Il y en aura beaucoup d'autres : la clientèle est bien au rendez-vous quand le service est à la hauteur (ici, desserte Paris - Provins, au minimum à l'heure aux heures creuses) et raisonnablement fiable. Ligne enfin électrifiée (la suite vers Troyes est en cours). Vue prise en direction de Paris :

Ensuite, une gare découverte par hasard sur une ligne déposée depuis belle lurette (gare aperçue depuis la route, d'où un double tour de rond-point pour aller y voir de plus près...) :

Fontenay-Trésigny est sur la ligne 956000 Paris Bastille – Boissy-St-Léger – Verneuil-l'Etang – Marles-en-Brie. Cette dernière gare est aussi sur la ligne 002000 Paris – Coulommiers - Sézanne, et depuis Verneuil-l'Etang la ligne 956000 est orientée quasiment Sud – Nord, et entre en gare par le Sud-Ouest, côté Paris.

A la suite, donc, Marles-en-Brie, avec un train Transilien Coulommiers > Paris. Le BV est loin des quais, cf. la deuxième des 3 photos ci-dessous, justement parce que l'espace intermédiaire devait héberger deux voies en provenance de Verneuil-l'Etang :

Ensuite, on passse directement à Château-Thierry, à 94 km de Paris sur la ligne 070000 (Paris) Noisy-le-Sec – Strasbourg. Z 20500 en UM (!) aux heures creuses, en desserte à l'heure, mais c'est sans doute la clientèle de Meaux qui le justifie. Parking pas tout à fait plein, mais il est vraiment grand...

Ci-dessus, vue prise en direction de Paris à l'arrivée d'un train Transilien qui fera un demi-tour très optimisé, en moins de 10 mn (ici, 13h55 – 14h04).

L'ancien dépôt, rénové / réutilisé par l'agglomération :

En revanche, les voies de service (comme souvent désormais...) ne sont vraiment pas surchargées. Au moins, celles-là ne sont pas envahies par la végétation (comme souvent aussi...) :

A Château-Thierry, une autre « ligne oubliée », la 073000, part vers le Nord vers Oulchy – Breny, gare de bifurcation située sur la ligne 072000 Trilport - Bazoches (qui était la ligne Paris – Reims avant l'électrification). Elle s'extrait de la vallée de la Marne au prix d'une large boucle en rampe notable (15 °/°° sur 7 km), dont le début est aujourd'hui le contournement routier Ouest de la ville. Ensuite, on trouve des vestiges sous la forme de plusieurs petits ouvrages tels que celui-ci :

… et, en meilleur état, la gare de Coincy, située vers la fin de la ligne et dans une vallée en pente un peu plus douce (typiquement 12 °/°°) vers Oulchy - Breny :

Plus loin encore, sur la ligne 072000 donc, Fère-en-Tardenois. Plus de trains de voyageurs, un peu de fret de temps en temps, mais toujours une double voie :

Vue vers l'Est depuis le pont routier situé côté Ouest de la gare :

La ligne 072000 se termine à Bazoches, sur la ligne 205000 Soissons – Reims – Charleville-Mézières – Givet. Ci-dessous, dans une vue orientée vers l'Ouest et donc Soissons, l'aiguille de jonction des deux lignes :

Même lieu (le passage à niveau...), vue vers l'Est :

A Fismes, gare suivante vers Reims, la ligne 205000 retrouve une activité voyageurs sous la forme de navettes Reims - Fismes. En gare, une seule voie est utilisée, d'où la chaîne qui interdit la traversée puisque le deuxième quai ne sert jamais en situation normale (vue prise en direction de Reims) :

Vue de la gare, plus loin sur le même quai :

A cet endroit, la voie n'est pas exactement dans un état merveilleux... mais pour 30 km/h (peut-être 40 ou 60 pour le fret occasionnel en transit...), cela suffira bien :

Petite digression : pour ceux qui, comme ChatGPT, trouveraient que le réseau allemand est « vétuste », vous n'y trouverez nulle part une voie circulée par des trains de voyageurs dans un tel état... C'est évidemment encore plus vrai en Suisse.

mardi 24/06

Direction Charleville-Mézières, toujours sur la ligne 205000 donc, et premier arrêt à Bazancourt, où la sucrerie voisine produit des effluves plus ou moins agréables. Cette gare est aussi à l'origine de la ligne 207000 vers Challerange, déposée comme on le verra sous peu.

Vue vers Reims (l'ancienne ligne de Challerange correspond aux voies sur la droite) :

Vue vers Charleville-Mézières (la ligne vers Challerange est à gauche, car elle passe un peu plus loin sous la ligne vers Charleville pour s'orienter vers l'Est) :

L'ancienne gare de Bazancourt :

La gare actuelle de Bazancourt, après la réouverture du 01/09/2008 (la gare n'était plus desservie depuis le début des années 1950) :

Avant de poursuivre vers Charleville, petite incursion sur la ligne 207000 vers Challerange, histoire de vérifier qu'elle n'est plus active. Dès la première gare, Isles-sur-Suippe, le doute est levé :

Ci-dessous, vue vers l'Est en direction de Challerange (le côté Ouest est tout aussi herbu...) :

Retour sur la ligne 205000, arrêt suivant à Rethel – d'un intérêt à vrai dire limité :

Vue vers Charleville, avec comme d'habitude des voies de service désertes, et un grillage qui suggère qu'aucun service TER ne termine ou commence ici... ou alors c'est un demi-tour rapide qui utilise la communication flambant neuve visible ici. Mais celle-ci doit plutôt servir à « extraire » et passer sur Voie 2 un train issu de l'ITE céréalière impaire située quelques centaines de m au sud de la gare (avec un silo à desserte également fluviale, étant situé en bordure du Canal des Ardennes) :

Vue vers Reims :

A la suite, petite incursion sur la ligne 212000 Hirson - Liart - Amagne - Lucquy, au niveau de la dernière gare ou plutôt halte de cette ligne, Novy – Chevrières, environ 3 km avant Amagne - Lucquy :

Amagne – Lucquy, sur la ligne 205000, est également la gare-origine de la ligne 210000 vers Revigny via Challerange, ligne où circule encore du fret jusqu'au silo d'Alland'huy :

Vue vers Charleville, avec la ligne 210000 à l'extrême droite et la 212000 sur la gauche :

Vue vers Reims :

La ligne 210000, jusqu'à Alland'huy, est dans un état honorable pour une ligne de ce type... (vue prise vers Amagne – Lucquy) :

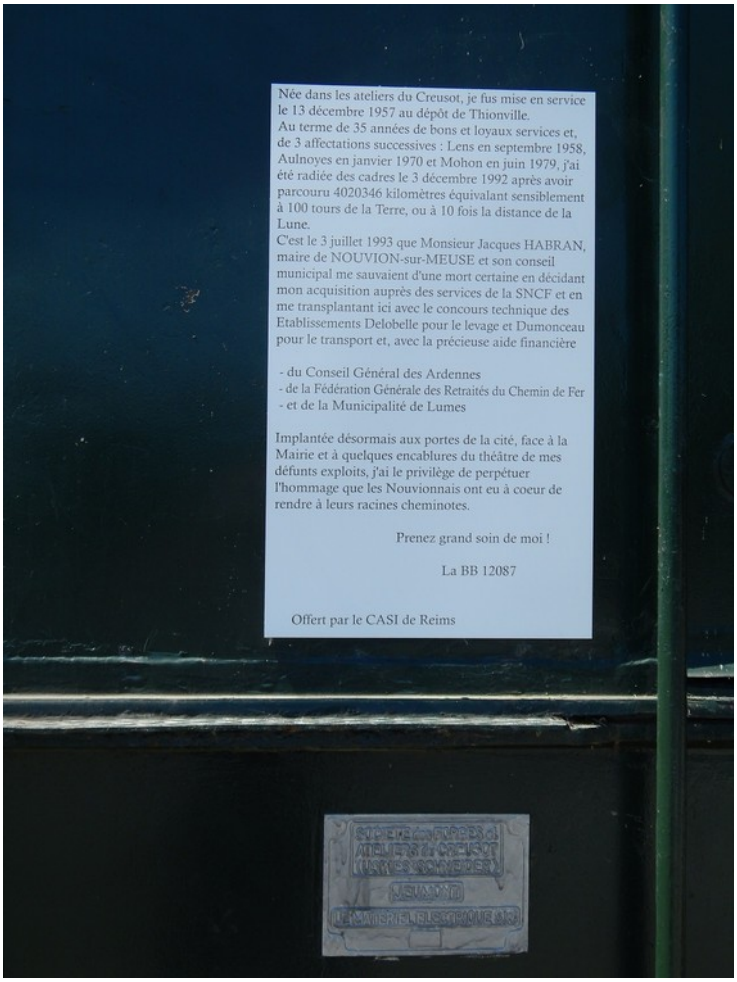
La gare d'Amagne Village, à 2,4 km d'Amagne – Lucquy :

La gare d'Alland'huy, 3 km plus loin, est assez ressemblante... et elle est à vendre (06 0722 9071) :

… sauf que le terrain semble assez petit, et il y a le bruit de soufflerie du silo situé derrière... :

Retour à la ligne vers Charleville, abandonnée avant Mohon pour un détour vers l'Est, direction Lumes (ex-triage RO, Régime Ordinaire) et Vrigne-Meuse (ex-triage RA, Régime Accéléré), pour voir ce qu'il en reste. Les deux sont situés sur la ligne 204000 (Charleville-M) Mohon - Longuyon - Thionville. Petite surprise dès la traversée de la Meuse, la commune de Nouvion-sur-Meuse, située entre Lumes et Vrigne-Meuse, n'oublie pas qu'une partie substantielle de sa population a été cheminote... Elle a donc mis sur piédestal un petit souvenir à 4 millions de km parcourus :

… avec le texte explicatif qui va bien :



Vue Nord depuis le pont-route qui prolonge le pont sur la Meuse. A droite, les voies 1 et 2, au milieu l'emplacement des ex-voies 1bis et 2bis (il y avait naguère 4 voies de Mohon à Vrigne-Meuse), et le gros bouquet d'arbres au fond est la tête Sud de l'ancien triage de Lumes... dont on verra quand même quelques restes un peu plus loin sous la forme de voies de relais.

De l'autre côté du même pont, vue vers la gare de Nouvion-sur-Meuse, dont on voit un peu le toit :

Toujours à Nouvion-sur-Meuse, la gare vue de plus près... :

… et les quais vus en direction de Lumes :

Avant de revenir vers la partie Nord de Lumes, détour vers le Sud pour voir ce qui reste du site de Vrigne-Meuse... Déjà, une « gare » réduite à sa plus simple expression :

...et pas mieux pour le triage, qui était côté gauche des voies dans cette vue vers le Nord depuis le PN :

A Lumes, ce qui reste est quand même plus sérieux, mais c'est *a priori* uniquement pour garer (les deux voies de la ligne 204000 Mohon - Thionville sont au premier plan dans cette vue prise vers Thionville) :

… ce qui n'est pas inutile en journée, pour cause de travaux de jour tout ce mois de juin.

Et il reste tout de même pas mal de voies, la preuve ici entre deux wagons-citernes :

Ci-dessous, même lieu – cette fois avec une vue orientée vers Mohon et Charleville. Il s'agit du faisceau A, vers le PK 145,5, et les voies bis passaient derrière, *a priori* le long des arbres visibles ici, mais leur terminaison (avant qu'elles ne soient déposées plus au sud, comme on l'a vu) n'est plus accessible, ayant été barrée par des traverses en croix juste au sud de la gare de Lumes.

La gare de Lumes, côté voies, vue vers Mohon et Charleville, avec les voies bis cette fois bien visibles :

… et un panneau en gare confirme que si l'on ne voit passer aucune circulation dans tout le secteur entre (en gros) 9 h et 17 h, c'est pour cause de travaux, du 1er au 30 juin.

La pointe Est du triangle de Mohon semble peu accessible, mais pas la pointe Sud, bien visible ci-dessous (à gauche vers Mohon et Charleville, à droite vers Lumes, Sedan et Longuyon) :

La gare de Mohon :

Idem vue vers l'Est, avec la pointe Ouest du triangle (à gauche vers Lumes, à droite vers Reims) :

Depuis le même pont, vue opposée vers Charleville, avec le dépôt... pas vraiment surchargé :

Faute de temps disponible pour passer par la gare de Charleville-Mézières, la suivante sera donc Tournes, ancienne bifurcation entre les deux directions vers Hirson : la ligne 222000 via Liart, qui est la ligne actuelle, et la ligne 223000 via Auvillers-les-Forges, aujourd'hui déposée. En fait, il s'agit de deux voies uniques distinctes qui se séparent quelques centaines de mètres seulement après la séparation d'avec la ligne via Liart, et se rejoignent juste avant Auvillers : la ligne 221000 côté Sud via Laval-Morency et la ligne 223000 côté Nord via Rimogne). Ci-dessous, vue Ouest depuis le PN situé à l'est du site :

… et vue Est depuis le pont-route situé au milieu du site :

Même lieu, vue Ouest. Pas sûr que le peu d'installations qui restent servent encore beaucoup (il y avait ici un faisceau substantiel, sur la gauche) :

Sur la ligne 222000 vers Liart, l'ancienne gare d'Aubigny-les-Pothées :

La gare de Liart, où la ligne 222000 rejoint la ligne 212000 de/vers Amagne – Lucquy :

Vue Ouest. La voie banalisée au premier plan servait jusqu'en décembre 2022 pour l'aller-retour quotidien qui desservait la gare... et ce dans les deux sens, puisqu'il n'y avait pas d'autre quai accessible :

Un peu plus loin vers Hirson, avec un bâtiment similaire mais aux ailes plus courtes, la gare d'Aubenton :

La gare d'Hirson :

A Hirson, on retrouve enfin, même si en nombre limité, des choses qui roulent... Ici, un TER en provenance de Lille Flandres :

Vue Sud depuis la passerelle piétons (ex-passage à niveau) située côté Lille de la gare :

Etape suivante, Aulnoye, en commençant par le PN triple (n°89.1, 89.2 et 89.3) côté Paris, ces numéros correspondant respectivement aux voies Paris, Lille et Hirson. Dans cette vue réalisée au PN 89.2, orientée vers le Nord-Est et la gare d'Aulnoye, on est sur les voies de/vers Lille. Celles de/vers Hirson sont à droite, et celles de/vers Paris un peu plus loin sur la gauche :

Ce qui est un peu particulier ici est le fonctionnement des annonces de ces trois PN. Apparemment, les PN 89.2 et 89.3, quasiment jointifs, sont traités comme un seul PN, alors que le 89.1 paraît être un peu plus indépendant... sans certitude, car il a été observé un cas où le passage sur le 89.2 (de/vers Lille) déclenchait le 89.1 (de/vers Paris) mais uniquement le pictogramme lumineux, pas l'annonce :

… alors qu'un peu plus tard, un autre passage de train sur le 89.2 déclenche à la fois le pictogramme lumineux et l'annonce sur le 89.1 ! Comprenne qui pourra...

Pas de photo de la gare d'Aulnoye, mais dans les stocks il y en a une de l'an dernier... :

Deux vues du pont situé côté Nord de la gare, d'abord vers celle-ci (la ligne 242000 est à droite) :

… puis à l'opposé, vers le triage (la ligne 242000 est tout à gauche, et les voies de droite donnaient aussi accès au dépôt en plus de l'entrée-sortie du triage) :

Dépôt non visité, mais de toute façon il n'en reste rien depuis +/- 20 ans, hormis le poste d'aiguillage local sous la forme d'une tour « Florentine », comme à Hirson (cette photo date de 2006) :

Mercredi 25/06

On ne verra rien ici du premier site visité : Dourges. Non seulement on ne voit pas grand-chose, mais de plus les trains de transport combiné peuvent entrer des deux côtés, Sud-Ouest et Nord-Est. Il y a des ponts-routes sur ces deux accès, mais mieux vaut donc être à la fois chanceux et patient... A noter : la présence d'un tout nouveau site Akiem d'entretien de matériel côté Nord-Est du site (inauguré en 2024).

En revanche, l'étape suivante, Ostricourt, s'est révélée bien plus intéressante. Pendant la nuit a eu lieu un vol de câbles de signalisation sur la LGV Nord, avec impact essentiellement à Lille Europe et avec pour conséquence que le trafic est détourné par la ligne classique entre Arras et Lille, voire un peu plus loin vers l'Angleterre. Cela occasionne exceptionnellement un gros volume de trafic à Ostricourt, y compris donc des Eurostar de/vers Londres et des TGV de/vers Lille. En revanche, le trafic de/vers la Belgique ne sera pas visible, n'ayant pas été détourné.

Ci-dessous, tout d'abord la gare d'Ostricourt :

… puis un TGV Paris > Lille :

… puis un TER Lille > Douai (noter la bifurcation à 70 km/h vers à la fois Dourges et Lens, utilisée à la fois par du fret, comme cela va être le cas ici, mais aussi par des TER Douai - Lens) :

… puis un Eurostar Londres > Paris :

... et enfin un train de combiné DB Cargo France (ex-ECR) qui va entrer dans Dourges par l'accès Sud-Ouest et donc la bifurcation vue plus haut, située juste au nord des quais :

Ci-dessous l'arrière du même train :

Ensuite, direction l'agglomération lilloise, où Lille Délivrance est toujours un site assez impénétrable... le seul lieu d'où l'on peut voir quelque chose étant la passerelle pour piétons de Sequedin, côté Sud du site. Dans cette vue prise vers le Sud depuis cette passerelle, certaines voies ne semblent pas trop servir... :

… mais par chance, un train de combiné se présente à l'entrée, avec les BB 420 et 421 de VFLI. Il vient du port fluvial de Lille (muni de 2 portiques) et se dirige vers les voies de relais de Délivrance pour y passer en traction électrique et partir *a priori* vers Toulouse, avec une traction DB Cargo France ex-ECR :

En fin de journée, complément sous la forme d'un séjour de 19h00 à 20h30 à la halte du Poirier Université, premier point d'arrêt après Valenciennes sur la ligne 267000 vers Aulnoye et Hirson. On est après la pointe voyageurs, le fret peut donc se lancer, notamment pour les trajets de nuit vers le Sud-Est. On n'est certes plus au niveau du trafic d'avril 2008 (cf. reportage sur www.rd-rail.fr), mais cela roule substantiellement quand même, le terme « substantiellement » s'exprimant par rapport à la moyenne de ce que l'on voit sur le réseau français ces dernières années : deux trains de fret de suite, sans TER intercalé, comme ce sera le cas une fois ce soir entre 19h37 et 19h45, même si le premier est une locomotive en solo, c'est déjà un étonnement...

En première approche, le constat sur la typologie du trafic est assez simple : peu ou prou, SNCF Fret renommée Hexafret fait du métallique lourd, en charge ou en retour à vide, et les autres font du combiné. Constat à confirmer même si renforcé par le passage en trombe à Somain vers 16h d'une paire de 27000 vertes avec un train de barres métalliques, en direction de Valenciennes : sauf erreur, le 72189 Grande-Synthe > Ebange pour Arcelor Mittal. Différence notable avec 2008 : pas la moindre 36000 rouge (faite pour les trafics de/vers la Belgique) à l'horizon. Renseignement pris, elles sont interdites de circulation en Belgique depuis plusieurs années...

Côté TER, la situation est schématiquement la suivante dans le sens de la pointe : une mission à l'heure vers Hirson à la minute 45/46, une vers Jeumont à la minute 55/56. Pas terrible comme répartition dans l'heure, mais il doit y avoir des contraintes majeures à Lille Flandres... Dans le sens contraire, on dénombre une mission régulière de Jeumont à la minute quasi-symétrique 03/04 et une unique d'Hirson à 20h14/15. Sauf qu'aujourd'hui rien n'est à l'heure, et il y a de surcroît des suppressions, pour cause d'une panne de signalisation entre Lille et Valenciennes et d'une panne de passage à niveau entre Valenciennes et Aulnoye... Quand on parle de l'état général du réseau, il n'y a pas que la voie... En tout cas, le fret peut donc rouler, et passer à peu près n'importe quand.

Voici donc l'intégralité de ce qui est passé en fret entre 19h et 20h30 (6 trains dont une loc seule) :

(1) 19h06 vers Valenciennes :

(2) 19h26 vers Aulnoye (55391 Grande-Synthe > Woippy, autrement dit l'un des deux trains de lotissement quotidiens sur ce parcours Nord > Lorraine) :

(2bis) Le même vu par l'arrière, pour son contenu (noter la rampe de 10 °/°° vers Aulnoye) :

(3) 19h37 HLP vers Aulnoye (noter le tout nouveau marquage Hexafret + Rail Logistics Europe) :

(4) 19h45 vers Aulnoye :

(4bis) Le même vu par l'arrière, pour son contenu (constant d'un bout à l'autre de la rame...) :

(5) 20h02 vers Valenciennes (71222 Ebange > Grande-Synthe, avec exactement 50 wagons vides...) :

(6) 20h13 vers Aulnoye. Il s'agit de l'Autoroute Ferroviaire hebdomadaire (elle ne circule que les mercredis... et on est mercredi) entre Calais (Beau Marais) et Le Boulou, à la frontière espagnole : on ne voit que des conteneurs maritimes en tête, mais il y a bien des remorques de camions ensuite... :

Quant aux missions TER, ce sont soit des Z 23500 soit des Z 24500 (ici à 19h31 et 19h54 respectivement, le premier étant normalement prévu à 19h03/04, pour donner une idée de la ponctualité du jour...) :

Jeudi 26/06

Déplacement des Hauts-de-France vers la Normandie, avec donc peu de choses en route mais tout de même un peu d'attention portée à la ligne 354000 Montérolier – Buchy > Motteville, exclusivement fret (voie unique électrifiée associée à l'itinéraire fret alternatif Serqueux - Gisors de/vers l'Ile-de-France).

Au départ, petit détour par Somain au cas où il y aurait quelque chose à y voir... pas en gare, mais sur le pont-route à l'extrémité Ouest du site, juste au moment où un train de céréales quitte les lieux en direction du Douai (les deux voies de la ligne 262000 Douai > Valenciennes sont au premier plan, suivies d'une voie de circulation) :

La même chose (vue Est) depuis un peu plus loin sur le pont (on se situe ici à l'extrémité Ouest du faisceau de débranchement, le faisceau de réception étant plus à l'est) :

Même lieu, mais vue opposée donc vers l'Ouest, en direction de Douai. On note ici que la voie de circulation n'est fonctionnelle que dans le sens impair : elle est branchée sur la Voie 1 et traverse la Voie 2. En pratique, elle longe le triage (faisceau de débranchement) pour atteindre soit le faisceau de réception soit le faisceau AI (Attente au Départ, sens Impair) :

La ligne suivante croisée est la 259000 entre Cambrai et Douai, une voie unique électrifiée au relief modéré (rampes caractéristiques 10 °/°° dans les deux sens) que le fret évite systématiquement au profit du passage par Somain... car il y a (en plus du BMVU, avec un canton de 27 km sauf à rouvrir la gare temporaire d'Aubigny-au-Bac, à peu près au milieu) une vraie bonne raison : l'inaptitude de la ligne à la charge D (22,5 t par essieux, donc des wagons à bogies ou des locomotives limités à 80 t et non 90).

Sauf que... la visite en gare d'Aubigny suggère un RVB tout récent :

… et que les documents RT post-RVB maintiennent l'inaptitude à la charge D. Comprenne qui pourra...

Toujours la gare d'Aubigny, côté ville puis côté voies :

On notera ci-dessus le poste d'aiguillage « collector » dénommé Poste Y (pourquoi cette lettre ?).

Etape suivante : Serqueux, pour voir le nouveau raccordement direct. L'intérieur de la gare et la façade étant en travaux, on se contentera de cette vue côté voies (esthétique 100 % « Compagnie du Nord », qui détenait et exploitait la ligne Amiens - Rouen jusqu'à son terminus bien à elle à Rouen Martainville) :

En gare, on remarque surtout l'herbe sur la voie de/vers Gisors (les voies de la ligne 321000 Amiens - Rouen sont sur la droite). Il est vrai qu'elle ne doit pas servir beaucoup, vu que le trafic TER entre Serqueux et Gisors a définitivement cessé... :

Le raccordement direct (ligne 330370) vu ici dans le sens Gisors > Montérolier – Buchy, est évidemment beaucoup plus propre :

A Serqueux, il n'y a pas que la ligne 330000 Paris - Dieppe via Gisors et Serqueux, il y avait aussi la ligne 344000 Charleval - Serqueux, dont la dernière gare était « Forges Etablissement Thermal » comme on peut le constater sur cette vue de la gare côté quais (la ligne est devenue une Voie Verte dans ce secteur) :

Au menu de la fin du parcours, la ligne fret 354000 Montérolier – Buchy (sur la ligne 321000 Amiens - Rouen) - Motteville (sur la ligne 340000 Paris - Le Havre). Cela commence par la gare de Montérolier – Buchy, pas vraiment une merveille d'esthétique... et ce n'est pas mieux d'un côté que de l'autre :

Vues Ouest (origine de la ligne 354000) et Est (vue de la ligne 321000 vers Amiens) depuis le pont-route :

Sur la ligne 354000, un peu de crachin normand à Critot... (on a l'impression qu'il pleut à peine, mais cela obscurcit quand même très vite la vision à travers le pare-brise du tacot...) :

… mais cela ne durera pas : dès la gare suivante, Bosc-le-Hard, le ciel bleu est revenu :

Vendredi 27/06

Au départ de Rouen, plus exactement St-Etienne-de-Rouvray, départ vers le Sud pour éviter d'avoir à traverser l'agglomération. Cela donne un premier sujet ferroviaire, certes limité, avec la ligne 372000 Serquigny – Oissel et l'ancienne gare « Forêt de la Londe », aujourd'hui privée et donc vue d'un peu loin :

Un peu plus loin, la gare de Bourgetheroulde – Thuit-Hébert est en revanche en fonction (la vue page suivante est prise en direction d'Oissel et Rouen) :

Ensuite, franchissement de la Seine sur le pont de Brotonne, le seul entre le Viaduc de Tancarville et Rouen, et se situant au niveau de Caudebec-en-Caux, sur l'ancienne antennne depuis Barentin (ligne 351000). Il suffit ensuite de longer la Seine vers l'aval pour atteindre la ligne fret 362000 Bréauté – Beuzeville > Gravenchon Port Jérôme... où l'on ne verra rien circuler ce matin, mais en continuant de la même façon, le Port du Havre est juste un peu plus loin...

Bon, Le Havre, c'est nul. Pas la ville, mais l'observation de la circulation ferroviaire et en particulier du fret. Dans la zone portuaire, il y a des voies (généralement uniques) un peu partout, certaines électrifiées, d'autres pas, et ces dernières sont souvent assez herbues, ce qui fait qu'on ne sait pas trop si cela roule vraiment dessus aujourd'hui... Et surtout, le point de rassemblement de tout cela, à savoir l'ex-triage de Soquence, est entouré soit de murs soit de voirie routière où il est impossible de s'arrêter : bref, aucun point d'observation digne de ce nom, et en tout cas aucune passerelle piétons qui pourrait avantageusement jouer ce rôle. Du coup, la seule photo faite dans le secteur l'a été « à la volée » à un feu rouge, plutôt vers l'Est de la zone portuaire, à savoir un train de transport combiné avec seulement quelques rares conteneurs dessus, l'essentiel ayant sans doute été déjà retiré en un autre lieu du port :

Avant de quitter définitivement ce secteur pour repartir vers l'Est, petite halte à Harfleur, gare peut-être encore plus laide que Montérolier – Buchy... Le débat est ouvert, mais ce qui est certain, c'est qu'avec le trafic ferroviaire d'un côté et routier de l'autre, il faudrait ne pas être tout à fait sain d'esprit pour vouloir l'acheter et s'y installer... :

Etape suivante, Bréauté – Beuzeville, gare de bifurcation sur la ligne Rouen – Le Havre, avec une ligne partant vers le Nord, vers Fécamp (ligne 359000) et une partant vers le Sud, vers Gravenchon Port Jérôme (ligne 362000, déjà évoquée). Secteur abordé par le Nord, sur la ligne de Fécamp, intégralement renouvelée vers 2017 et visiblement bien désherbée contrairement à ma visite précédente en 2019 (le PK 1+639 est routier, on se situe ici à 5 km environ de Bréauté – Beuzeville) :

Ci-dessous, côté Sud de Bréauté, la ligne 362000 vers Gravenchon passe sous le viaduc de Mirville (vue prise vers le Nord, avec la direction de Rouen à droite et du Havre à gauche) avant de s'orienter vers l'Ouest et Bréauté :

A Bréauté, sur le faisceau à l'est de la gare, une manœuvre est en cours : la 27075 prend 7 wagons d'une rame de 12, les gare dans la partie Est du faisceau, revient se mettre en tête des 5 wagons restants pour se préparer à les acheminer vers Gravenchon... le tout pendant que passe un TER Le Havre > Paris :

Le départ vers Gravenchon donne cette vision curieuse d'une double voie dont une seule est électrifiée :

… mais en regardant vers l'Est, on comprend mieux, car la voie de gauche est en fait la voie unique vers Fécamp... :

En gare de Bréauté, dotée de pas moins de 7 parkings (!), il est vrai tous assez petits, cette même ligne de Fécamp se termine ainsi (vue prise vers l'Est, les voies Paris - Le Havre étant sur la droite) :

========== FIN ==========